



TITLE:

我國の鐵道資本に就て

AUTHOR(S):

北原, 信男

CITATION:

北原, 信男. 我國の鐵道資本に就て. 經濟論叢 1930, 30(5): 843-851

ISSUE DATE:

1930-05-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/129878>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號五第

卷十三第

行發日一月五年五和昭

論叢

地租改正案に於ける若干問題 . . . 法學博士 神戸 正雄

貨幣數量説について . . . 文學博士 高田 保馬

説苑

商人の漁業家化 . . . 經濟學士 菅野和太郎

獨逸に於ける Finanzungleich の理論 . . . 經濟學士 中川與之助

米穀取引所の統一 . . . 經濟學士 今西庄次郎

雜錄

所謂「經濟統計學」に就いて . . . 經濟學士 蛭川 虎三

我國に於ける家賃信用保險 . . . 經濟學士 近藤 文二

英國に於ける投資トラストの近況 . . . 經濟學士 一谷藤一郎

佛蘭西の地方財政 . . . 經濟學士 武田長太郎

我國の鐵道資本について . . . 經濟學士 北原 信男

四民平等令と百姓一揆 . . . 經濟學博士 黒正 巖

近着外國經濟雜誌主要論題

(禁轉載)

鐵道(註一)事業が巨大な資本殊に所謂固定資本を必要とする事業であることは、周知の事實であるが、現在我が國に於ける鐵道資本の状態は如何に在るか。以下鐵道省編昭和二年度鐵道統計資料、國有鐵道會計一覽、鐵道經濟資料、鐵道法規數抄、喜安健次郎著運送行政、平山孝著鐵道財政の話、鐵道省編日本鐵道史等に基きその大要を記述して見たいと思ふ。

(註一)法規上は鐵道と軌道と區別されてゐるが、以下凡て單に鐵道と云ふ場合には鐵道と軌道とを包含せしめる。地方鐵道と軌道との間に何等實質的の差違なく、地方鐵道法に準據するか、軌道法に準據するかによつて、形式的に區別されるに過ぎない。喜安健次郎氏「運送行政」二頁以下、經濟論叢第三十卷第二號所載種田氏講演「大都市及其附近に於ける交通機關に就いて」等参照。

然し漠然と日本の鐵道と云つても、之を所在地域より分類すれば次の如く考へられる。

一、所謂内地に於ける鐵道

二、朝鮮、臺灣、樺太所謂植民地に於ける鐵道

三、外國領土若くは租借地に於ける鐵道

本稿に於て觀察の對象とするのは専ら第一の内地に

我國の鐵道資本に就て

北原 信男

一 はしがき

於ける鐵道のみである。尙專用鐵道規程に依る專用鐵道は原則として觸れないことにする。

二 資 本 額

抑、我が國の鐵道事業には幾何の資本が投下されてゐるか、先づ數字を拾つて見やう。(註二)

(註二)數字を描へる必要上昭和三年三月末を標準とする。以下の數字も同様である。何故ならば、最も重要な資料たる鐵道統計資料監督編の如きが未發行であるからである。尙地方鐵道及軌道は各經營主體の異なるによつて營業年度を異にするので、各の營業年度末現在に依る。以下も同様であるが、その營業年度末は昭和二年十月乃至昭和三年三月であるから、大體之を昭和三年三月末の數字と看做しても大過はないと思はれる。

第一表 鐵道事業の資本額表

鐵道別	資本種別	公稱資本 (千圓)	%	拂込資本 (千圓)	%
國有鐵道		二、九〇七、〇〇〇	四七	二、九〇七、〇〇〇	五四
地方鐵道		九六四、三八	一六	五五、一八七	二
軌道		二、三〇〇、六五九	三七	一、八九四、一四六	三五

計	專用鐵道 (註三) (三、七六)	(三、七六)
	六、一七三、〇〇一	一〇〇
	(六、一五五、七二八)	(五、四八、〇五四)

(註三)專用鐵道に對する投下資本額は不明であるが、その建設哩は二三七・一六哩であるからして、之に最低建設費を一哩當り十萬圓と見て乘したものを計上した。比率は專用鐵道を除外した合計に對するものであるが、之を加算しても大差はない。

公稱資本額に依れば約六十億、拂込資本額に依れば約五十億——之を我が國の總事業資本額に對比するとは困難であるが、注目に値する大きさであらう。

次に會社や個人經營の鐵道に在つては、貸借對照表に資本金として示された金額の外に、借入金等の如く實際に於て鐵道に投下されてゐる金額があり得ることは、第二表の示す通りである。

第二表貸方中資本金及經過的勘定項目例へば未拂金假受金等の如きを除いた殘額を實質的投下資本と假定すれば地方鐵道四一〇、六九〇、三三二圓、軌道一、〇

第二表 地方鐵道及軌道貸借對照表 昭和二年度末

資 產			負 債		
項 目	地方鐵道	軌 道	項 目	地方鐵道	軌 道
拂込未済資本	371,150,916	406,513,000	資 本	964,338,670	2,300,659,307
開業線建設費	548,883,959	645,185,688	特 別 資 金	4,101,656	2,748,403
未開業線建設費	40,269,278	13,267,714	法 定 準 備 金	26,310,176	55,391,406
他事業興業費	412,442,595	1,994,419,344	任 意 準 備 金	20,519,571	75,760,059
假 出 金	50,398,396	124,397,781	社 債	191,091,506	638,321,561
未 收 入 金	22,326,731	39,987,427	財團抵當借入金	30,368,026	20,225,986
預 藏 物 品	35,548,909	104,562,470	其ノ他借入金	138,299,397	221,091,760
貯 蓄 物 品	16,782,802	28,281,851	當座預金	870,053	996,668
假 出 價 物	978,997	—	支 拂 手 形	92,297,334	76,822,538
有 限 公 司	27,950,825	153,618,137	未 拂 配 當 金	25,915,293	33,162,418
當 期 欠 損 金	553,479	42,617,848	未 假 積 立 金	653,620	916,536
其 他	2,385,545	—	職 員 證 據 金	6,948,076	47,754,565
	17,412,132	145,889,574	保 前 期 利 益 金	2,999,032	7,692,210
			其 他	1,572,832	20,120,701
				8,977,731	19,454,339
				26,630,685	83,725,495
				2,938,311	—
				2,252,595	93,896,882
計	1,547,084,564	3,698,740,834	計	1,547,084,564	3,698,740,834
					5,245,825,398

一三、五三九、一七五圓、計一、四二四、二二九、五〇七圓に上る。然し此の金額が資本的支出として投下されてゐるとは限らず、且假令投下資本として働いてゐても鐵道そのものに對する投資とは云へない。何故ならば近時鐵道營業の不振と共に鐵道業者の副業例へば遊園地經營、土地の賣買貸借等を營む者多く、その投資額も廿四億圓に及んでゐる。即ち前記借入金等の合計十四億餘圓が全部資本的に支出されてゐるとしても、他事業興業費の合計額に及ばず尙大約九億圓は形式的資本金より鐵道以外の副業に投下されてゐる譯である。一方之に對して未拂込資本金は約八億圓であるからして、鐵道資本額としては寧ろ拂込資本額を採るべきかもしれない。

尙國有鐵道に於ても副業的にホテル、遊園地の如きものを經營してゐるがその投資額は大約百萬圓程度にすぎまい。

次に附言すべきことは、國有鐵道に於ては形式的に決定される資本金額なるものなく、従つて公稱資本、

拂込資本の區別もないことである。而現在の資本金は明治四十二年帝國鐵道會計法施行當時に於て從來帝國鐵道資本として整理されて來たものと帝國鐵道用品資金の和に爾後の増減を計算して來たものである。(帝國鐵道會計法)その資本の増減となるべきものは帝國鐵道會計法二條、帝國鐵道會規則十六、十七、十八、十九條等に規定されてゐるが、左に昭和二年度中の數字を借りて資本の増減を事項別に示すこととする。

第三表 國有鐵道資本額表

昭和二年度首資本額		昭和二年度末資本額	
資金收入	二二、二八、七三八	資金收入	二二、二八、七三八
の譯(金)	一、二七、六六九	の譯(金)	一、二七、六六九
内(公債)	七、四二、〇〇〇	内(公債)	七、四二、〇〇〇
も其ノ他	一、六九、二九	も其ノ他	一、六九、二九
な補充費(註四)	五、六三、六七五	な補充費(註四)	五、六三、六七五
と讓受又ハ寄附財產	四、七六、〇九	と讓受又ハ寄附財產	四、七六、〇九
増加地方鐵道買收	七、三二、二五	増加地方鐵道買收	七、三二、二五
増其ノ他	二、五、四〇〇	増其ノ他	二、五、四〇〇
計	三三、〇九、七三三	計	三三、〇九、七三三
昭和二年度末資本額		昭和二年度末資本額	
二、六八、六六六圓		二、六八、六六六圓	
譲渡撤去		譲渡撤去	
一、八六、四七		一、八六、四七	
公債銷却		公債銷却	
八、七三四		八、七三四	
計		計	
二、六八、六六六圓		二、六八、六六六圓	

(註四)鐵道經營上必要なる補充的工事に對する支出にして財産價格の増加を來すから資本的支出である。

尙右表中には、公債借換並に之に伴ふ差損益の如き

實質上の資本額に増減なきものは除外してある。

三 自己資本と借入資本

(イ) 國有鐵道に於ては資本を特有資本(自己資本)と借入資本とに分ける(帝國鐵道會計規則一六) 國有鐵道會計の負擔に屬する國債額に相當する金額を借入資本とし、總資本額から借入資本額を差引いた殘額を特有資本とする。而て借入資本を構成する國有鐵道會計負擔の國債は左の通りである。(帝國鐵道會計法二、三條)

一、帝國鐵道の事業を經營するに必要な經費を支辨するため從來發行したる公債

二、鐵道益金不足の場合に資本補足のため發行する公債又は借入金

三、鐵道又は軌道の買収又は補償のため發行したる公債又は政府の負擔に歸したる債務

四、鐵道會計の負擔に屬する國債の整理又は償還のため起債したる國債

而て特有資本に關してはその額の算出方法が形式的

に規定されてゐるに止まることは前述の通りであるが、その實質的内容を成すべきものは主として公債金に非らざる一般會計よりの繰入金、益金繰入(帝國鐵道會計補充費決算額、讓渡又は寄附を受けたる財産の見積價格等であり、従つて年々の起債額が前記益金等の合計額より小なる限り、總資本額に對する特有資本の割合は増大することとなる。

次に公債の新規發行又は借換に伴ふ券面額と實收額との差は、資本總額には影響を與へないが、借入、特有の別には勿論増減を來す(鐵道會計規則一七II)

第四表 特有資本と借入資本との比較表

年度	種別	特有資本 (千圓)	割合	借入資本 (千圓)	割合
明治四二年度		一五、四八八	二〇%	六五、四七四	八〇%
大正三年度		二二、四、三〇一	三三	七二、六二〇	七七
同八年度		四七、四、五三二	三四	九八、四六三	八六
同十三年度		九六、七三五	四三	一、三六、四七五	八六
昭和二年度		一、五二、〇一〇	四六	一、五五、九七五	八五

尙借入資本中昭和二年度末に於て公債は一、四五〇、二六七、六二七圓、借入金は一〇五、七二六、〇七八圓であり、公債の中、外債は九一、六二七、五八一圓にして、その額は明治四十二年以降大差はない。

(ロ) 地方鐵道及軌道 前掲第二表中より、自己資本及借入資本項目を拾ひ出すと地方鐵道自己資本一、〇一五、二七〇、〇七三圓(總資本に對する割合) 七四%) 同借入資本三五九、七五八、九二九圓(二六%)。軌道自己資本二、四三四、五五九、一七五圓(七三%) 同借入資本八七九、六三九、三〇七(二七%)である。

今之等數字の割合を國有鐵道の夫と比較して大差があるのは全くその資本成立の歴史に由來する。

四 固定資本と流動資本

鐵道が他事業に比して、著しく固定資本の割合の大きな事は想像に難くないが、實際問題としては、固定資本流動資本の意義の確定は仲々困難である。

(イ) 國有鐵道 に於ては鐵道會計規則十八條に於て

固定資本として整理すべきものを、財産的立場から即ち固定財産として規定してゐる。

一、鐵道の建設、改良及補充工事の爲支出したる金額

二、鐵道又は軌道の買収又は補償の爲支出したる金額

二、譲渡又は寄附を受けたる財産の見積價格
右の三者を以て固定財産とする。

而て總資本額に對する固定資本の割合は明治四十二年度以後九三%乃至九八%の間を往來して居り、昭和二年度末に於ては、總資本額の九八・三%に當る二、八五八、七九四、四五四圓が即ち固定資本である。之が構成内容は左の如きものである。(單位千圓)

建 設 費	八五、六二四	二七・四%
改 良 費	一、四八五、四七三	四九・三
補 充 費	一一、二三五	三・六
鐵道及軌道買収或補償	五〇四、七六六	一六・七
其 他	八五、〇七九	二・八
計	三、〇三二、一四九	一〇〇・〇
減 少	一五、三五四	

國有鐵道の流動資本の中主要なるものは現金であり次いでは貯藏物品である。國有鐵道に於ける流動資本の研究に付ては注目すべきは用品資金であるが、之は他日改めて考究することとする。

(ロ) 地方鐵道及軌道 前掲第二表中の建設費のみを固定資本と考へて大過ないからして、之に依つて見れば、地方鐵道に於ける固定資本額は五八九、一五三、二三七圓、軌道の夫は六五八、四五三、四〇二圓、その拂込資本額に對する割合は地方鐵道は九九%、軌道は三五%に當る。然し軌道の固定資本額の總資本額に對する割合が低いのは、固定資本を要すること少きに非ずして、兼業に投資せる額の大なるに由ることは、第二表中の他事業興業費の大なることよりも明である。

五 生利資本と未生利資本

鐵道事業の如く建設に着手してから、開業收益を舉ぐるに至る迄の期間の長い事業に在つては、多額の未

生利資本を生ずることも止むを得ないことかも知れない。然し未生利資本の大なることは經營者の留意すべきであることは勿論である。

(一) 乍然國有鐵道に於ては未生利資本に關する數字は全く存在しないから、推定による外はない。昭和二年度末に於て建設工事中の線は一〇八〇杆四〇米であるからして、之に對する投資額(註五)を一杆當り五萬圓とすれば九千萬圓、十萬圓と假定すれば一億八百萬圓となる。

(註五) 未生利資本を建設中の線に對する投資額のみに限ることも稍不當であるし、又夫を是認しても、一杆當り投資額は建設工程によつて當然區々であるから平均は見出し難い。然し昭和二年度建設線路開業區間決算額表に依れば一杆當り最高二二〇、八四〇圓、最低四二、九五四圓である。

(ロ) 地方鐵道及軌道の未開業線に關しては第二表に數字がある通り約五千萬圓である。之を未生利資本と推定しても差支なからう。

六 借入資本の利子及償却

(イ)國有鐵道 に於ける借入資本額は既述の通り十五億餘圓に上る以上その利子も亦巨額なるべき事は推定に難くない。而て昭和二年度に於ける利子額は七三、五〇五、九一九圓に及び、鐵道益金の約半額である。而て借入資本が相對的には減少しつゝ、あつても、絶對額が増大しつゝ、ある限り、益々利子も増大せざるを得ない。今利率別に借入資本額を示せば左の如くである。

利率 六 分	二八、〇〇〇、〇〇〇
利率 五分五厘	七七、七二六、〇七八
利率 五 分	一、三二四、四五一、二九六
利率 四 分	一二五、八一六、三三一
計	一、五五五、九九三、七〇五

然らばかゝる借入資金に對する償還は如何と云ふに、實際に於ては借換、期間延長の方法を探るにすぎない。尤も國債償還金なる支出はあるが「大體從來の例は、政府に對する保證、其の他の擔保に供した沒收公債を、買入償却するための經費を計上してあるに過ぎ」(平山孝氏鐵道 財政五三頁)す、昭和二年度は八、七二四圓である。(ロ)地方鐵道及軌道の借入資金の利子は第五表の通り三千萬圓に上るが、借入資金の償還に付てはその性質上概説は出来ない。

尙參考として帝國鐵道會計貸借對照表(第六表)及帝國鐵道會計損益計算表(第七表)を左に掲ぐ。

(第五表) 地方鐵道及軌道營業收支表 昭和二年度

支 出				收 入			
項 目	地方鐵道	軌 道	計	項 目	地方鐵道	軌 道	計
營業費	42,104,960	77,949,253	120,054,213	營業收入	74,696,479	137,063,969	211,760,448
負擔支拂利子	13,633,268	19,685,936	33,319,204	其ノ他	32,110,020	146,539,123	178,649,143
其ノ他	2,150,823	6,757,085	8,907,908	政府補助金	5,507,462	—	5,507,462

本年度資金

計

60,377,234	118,266,285
207,348,764	311,741,038
267,725,998	430,007,323

前年度繰越金

5,952,324	118,266,285
28,137,946	311,741,038
34,090,270	430,007,323

第六表 帝國鐵道會計貸借對照表 昭和二年度末

借 方		貸 方	
種 目	金 額	種 目	金 額
現 金	1,384,886.890	特 有 資 本	1,351,010.424.365
預 金	20,912,344.317	借 入 資 本	1,555,993,704.874
收 入 未 済	42,600.000	公 債	1,450,267,626.517
固 定 財 産	2,858,794,453.790	借入金	105,726,078.357
貯 藏 物 品	27,020,482.491	支 出 未 済	175,349.402
工 場 勘 定	409,597.259	歳入歳出外勘定	1,384,886.890
計	2,908,564,365.531		2,908,564,365.531

第七表 帝國鐵道會計損益計算表 昭和二年度

損 失		利 益	
種 目	金 額	種 目	金 額
鐵道作業費	449,069,386.951	鐵道作業收入	592,532,861.218
補 助 費	5,295,405.070		
差 引 益 金	138,167,619.197		
計	592,532,861.218	計	592,532,861.218

雜 錄

我國の鐵道資本に就て

第三十卷

八五一

第五號

一三九